Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6211**

14. Wahlperiode 01. 06. 2001

Antrag

der Abgeordneten Dr. Christine Lucyga, Annette Faße, Gerd Andres, Dr. Hans-Peter Bartels, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Hans-Günter Bruckmann, Dr. Michael Bürsch, Dr. Peter Danckert, Christel Deichmann, Dr. Peter Eckardt, Sebastian Edathy, Norbert Formanski, Hans Forster, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Günter Graf (Friesoythe), Monika Griefahn, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Hans-Joachim Hacker, Anke Hartnagel, Klaus Hasenfratz, Hubertus Heil, Frank Hempel, Gustav Herzog, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Iris Hoffmann (Wismar), Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Ilse Janz, Johannes Kahrs, Hans-Ulrich Klose, Volker Kröning, Konrad Kunick, Detlev von Larcher, Götz-Peter Lohmann (Neubrandenburg), Dieter Maaß (Herne), Dirk Manzewski, Lothar Mark, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Dr. Rolf Niese, Leyla Onur, Manfred Opel, Holger Ortel, Kurt Palis, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Carola Reimann, Reinhold Robbe, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Thomas Sauer, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Olaf Scholz, Dietmar Schütz (Oldenburg), Brigitte Schulte (Hameln), Bodo Seidenthal, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Antje-Marie Steen, Rita Streb-Hesse, Joachim Stünker, Franz Thönnes, Hedi Wegener, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzel, Heino Wiese (Hannover), Dr. Wolfgang Wodarg, Peter Zumkley, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schiffssicherheit auf der Ostsee verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 29. März 2001 kollidierte in der Ostsee im Bereich der in internationalen Gewässern zwischen dem dänischen Gedser und der vorpommerschen Halbinsel Darß liegenden Kadetrinne, der Tanker „Baltic Carrier“ mit dem zypriotischen Massengutfrachter „Tern“. Die „Baltic Carrier“, ein moderner, erst im Jahr 2000 in Dienst gestellter Doppelhüllentanker, wurde bei dieser Kollision so stark beschädigt, dass ca. 2 700 Tonnen Schweres Heizöl ausgelaufen sind, die größtenteils an der dänischen Küste angetrieben wurden und dort zwischen 30 und 50 km Küste verschmutzt haben.

Der Schifffahrtsweg Kadetrinne zwischen Deutschland und Dänemark ist eine der meist befahrenen Routen in der Ostsee. Jährlich passieren etwa 55 000

Schiffe das nur eine Seemeile breite und zwei Seemeilen lange Nadelöhr. Seit 1990 sind im Bereich der Kadetrinne etwa 20 Schiffe auf Grund gelaufen oder kollidiert. Der jüngste Zusammenstoß des Tankers „Baltic Carrier“ und des Frachters „Tern“ gilt dabei als einer der folgenschwersten Unglücksfälle.

Aufgrund der zunehmenden Schiffsverkehre hat sich das Gefahrenpotential an Unfällen erhöht. Der Deutsche Bundestag begrüßt daher die Bemühungen der Bundesregierung das bestehende Sicherheitskonzept für Nord- und Ostsee zu verbessern.

Als Konsequenz aus der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ vor der Insel Amrum 1998 hat die Bundesregierung eine unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ unter Leitung von Senator a. D. Claus Grobecker eingesetzt, die 30 konkrete Vorschläge zur Verbesserung des bestehenden Sicherheits- und Notfallkonzepts erarbeitet hat. Die Empfehlungen der Expertenkommission werden zurzeit in einer interministeriellen Projektorganisation Maritime Notfallvorsorge unter Beteiligung der Küstenländer bewertet und umgesetzt.

Unabhängig von den Arbeiten der Projektorganisation sind seit Anfang 1999 nach einer ersten Analyse des Unfallhergangs konkrete Verbesserungen am Notfallkonzept für Nord- und Ostsee realisiert worden. Zu nennen sind hier insbesondere aus dem organisatorischen und technischen Bereich:

– die Überarbeitung der bestehenden Alarmpläne,
– das Aufstellen klarer Regeln zur Bestimmung der Vor-Ort-Einsatzleitung („On-Scene-Commander – OSC“),
– die Nachrüstung der Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit hochfesten Schleppleinen,
– die Vereinbarung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und einem Privatunternehmen über die Bereitstellung von allwettertauglichen Hubschraubern für Personal- und Materialtransporte im Seenot-Einsatz,
– das Training von Hubschraubereinsätzen für Notfall-Personal,
– die am 1. Juli 2000 in Kraft getretene neue gemeinsame Dienstvorschrift Küstenwache, mit der die Zusammenarbeit der Bundesvollzugsbehörden auf See weiter gestrafft wurde,
– dauerhafte Stationierung des Sicherheitsschleppers Oceanic in der Nordsee.

Der Schwerpunkt liegt bei nationalen Maßnahmen, wie insbesondere der Einrichtung einer einheitlichen Einsatzstruktur („Havariekommando“). Die Projektlenkung des Projekts Maritime Notfallvorsorge hat im Februar 2001 ein Grobkonzept für das Havariekommando verabschiedet. Im Mittelpunkt der zentralen Einsatzleitung ist ein „Maritimes Lagezentrum“ vorgesehen, das 24 Stunden in Bereitschaft ist. Der Leiter des Havariekommandos übernimmt die Führung des Einsatzes und ist mit einem Durchgriffsrecht auf alle erforderlichen Einsatzkräfte ausgestattet.

Zwischen Deutschland und Dänemark ist die Zusammenarbeit bei der Schadunfallbekämpfung im DENGER-Plan geregelt. Das aktuelle Unglück hat gezeigt, dass die Kooperation hier gut funktioniert.

Damit bei grenzüberschreitenden Meeresverschmutzungen durch Havarien in Zukunft ein standardisiertes, automatisch ablaufendes Kommunikationsverfahren der deutschen Einsatzleitung („Havariekommando“) mit den entsprechenden Stellen der Nachbarstaaten zur Verfügung steht, sind die einschlägigen internationalen Übereinkommen für die Nord- und Ostsee sowie die bilateralen Vereinbarungen mit den Niederlanden und Dänemark hinsichtlich der Alarmwege und Meldewege überprüft worden und werden, um das angestrebte stan-

dardisierte, automatisch ablaufende Kommunikationsverfahren einzuführen, entsprechend ergänzt.

Die Bundesregierung hat das Protokoll von 1996, Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen und das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung in nationales Recht umgesetzt.

Der Deutsche Bundestag begrüßt ausdrücklich, die durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) weltweite verbindliche Einführung einer Ausrüstungspflicht aller neuen Schiffe ab 1. Juli 2002 und aller vorhandenen Schiffe bis spätestens 1. Juli 2007 mit einem Automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS-Transponder).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

– die Arbeiten zur Umsetzung der Vorschläge der Grobecker-Kommission, insbesondere die Einsetzung einer einheitlichen Einsatzstruktur („Havariekommando“), weiterhin zügig voranzubringen;
– die Ostseeanliegerstaaten um Unterstützung zu bitten, um die bereits mit Dänemark erörterten Maßnahmen zur Verlängerung des Tiefwasserweges der Kadetrinne bei der IMO durchzusetzen und um eine bessere Kennzeichnung durch Seezeichen zu erreichen;
– dafür Sorge zu tragen, dass dauerhaft ausreichende Schlepperkapazität für die Sicherheit in der Ostsee bereitsteht;
– bei den Ostseeanliegerstaaten für die zügige Einrichtung der landseitigen Voraussetzungen für die Anwendung des AIS einzutreten sowie zusätzlich die Einrichtung eines Weitbereichsradars für den Bereich der Kadetrinne dringend zu prüfen;
– sich weiterhin konsequent zusammen mit den anderen Ostseeanliegerstaaten in der IMO für die Einführung einer verbindlichen Lotsannahmepflicht und Meldepflicht im schwierigen internationalen Seegebiet der Kadetrinne einzusetzen.

Berlin, den 31. Mai 2001

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333